



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM MATO GROSSO**

---

**AUTOS Nº 2006.36.03.006394-2**

**DENUNCIADOS:** Jomarcelo Fernandes dos Santos e outros

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo procurador da República signatário, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, por força do disposto no art. 129, inciso I, da Constituição Federal, e com lastro empírico no anexo inquérito policial, oferecer

**DENÚNCIA**

em face de

**JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS**, brasileiro, casado, sargento da Aeronáutica, lotado no CINDACTA 1, situado na QI-5, Área Especial nº 12, Lago Sul, em Brasília/DF, portador da cédula de identidade nº 513.448, expedida pelo Comando da Aeronáutica, nascido aos 25/03/1968, em São Paulo/SP, filho de Evair de Souza e de Leonor Borrego de Souza, encontradiço no mencionado endereço funcional;

**LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR**, brasileiro, solteiro, sargento da Aeronáutica, lotado no CINDACTA 1, situado na QI-5, Área Especial nº 12, Lago Sul, em Brasília/DF, portador da cédula de identidade nº 501.947, expedida pelo Ministério da Aeronáutica, nascido aos 13/12/1978, em Fortaleza/CE, filho de Antônio Soares de Alencar e de Maria Tibúrcio de Alencar, encontradiço no mencionado endereço funcional;

## **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**

---

**LEANDRO JOSÉ SANTOS DE BARROS**, brasileiro, casado, sargento da Aeronáutica, lotado no CINDACTA 1, situado na QI-5, Área Especial nº 12, Lago Sul, em Brasília/DF, portador da cédula de identidade nº 479.420, expedida pelo Comando da Aeronáutica, nascido aos 14/01/1980, em Nilópolis/RJ, filho de Otilio Correia de Barros e de Evalda Santos de Barros, encontradiço no mencionado endereço funcional;

**FELIPE SANTOS DOS REIS**, brasileiro, solteiro, sargento da Aeronáutica, lotado no CINDACTA 1, situado na QI-5, Área Especial nº 12, Lago Sul, em Brasília/DF, portador da cédula de identidade nº 414.524-0, expedida pelo Ministério da Aeronáutica, nascido aos 09/11/1984, em Belém/PA, filho de Itamar Baia dos Reis e de Helena Santos dos Reis, encontradiço no mencionado endereço funcional;

**JOSEPH LEPORE**, estrangeiro dos Estados Unidos da América (EUA), titular do passaporte nº 210435882, casado, piloto de aeronave, natural de Bari/Itália, nascido aos 27/07/1964, filho de Antonio Lepore e de Anna Lepore, residente em 3 Ventura Lane, Bay Shore, New York 11206, EUA; e de

**JAN PAUL PALADINO**, estrangeiro dos EUA, titular do passaporte nº 018060940, casado, piloto de aeronave, natural do Brooklyn, New York/EUA, nascido aos 08/04/1972, filho de Hector Paladino e de Isabel Paladino, residente em 297, Westhampton Beach, New York 11978, EUA;

pelos fatos delituosos adiante perfilados.

### **I - O DESASTRE**

Aos 29 de setembro de 2006, um avião Boeing/737-800, prefixo PR-GTD, da companhia Gol Transportes Aéreos S/A, colidiu em pleno vôo, sob o céu do Mato Grosso, com um jato Embraer/Legacy 600, prefixo N600XL, recém adquirido pela empresa americana Excel Air

Service, dando causa ao maior e mais lamentável acidente da história da aviação brasileira.

Conforme noticiado amplamente pela imprensa, a aeronave da companhia Gol -doravante referida apenas pelo prefixo PR-GTD- fazia o voo 1907, oriundo de Manaus/AM, com destino a Brasília/DF, ao passo que o jato executivo Legacy 600 -à frente tratado somente pelo prefixo N600XL- vinha de São José dos Campos, em direção a Manaus/AM, onde pousaria para, no dia seguinte, partir rumo ao exterior.

A aeronave N600XL era pilotada pelos denunciados **JOSEPH LEPORE** (piloto em comando) e **JAN PAUL PALADINO** (co-piloto), empregados da Excel Air Service. Além deles, encontravam-se a bordo outras cinco pessoas, sendo dois sócios dessa empresa, dois funcionários da Embraer e um jornalista americano. O avião PR-GTD, por sua vez, era ocupado por cento e cinquenta e quatro almas, sendo seis tripulantes e cento e quarenta e oito passageiros.

Precisamente às 19 horas, 56 minutos e 54 segundos UTC<sup>1</sup>, as duas aeronaves passaram, uma pela outra, a 37.000 pés de altitude, no espaço correspondente ao norte do Estado de Mato Grosso, próximo ao Município de Peixoto de Azevedo. No cruzamento, a ponta da asa esquerda (*winglet*) do aparelho N600XL tocou o equipamento PR-GTD, provocando danos que acarretaram a desestabilização e a vertiginosa queda deste último. Todas as cento e cinquenta e quatro pessoas que se encontravam a bordo faleceram, conforme comprovam os laudos cadavéricos autuados no apenso VIII do inquérito policial. O Brasil entrou em luto oficial por três dias.

Já a aeronave N600XL, embora avariada, logrou executar uma aterrissagem de emergência na base aérea da Serra do Cachimbo, ao sul do Estado do Pará. Felizmente, as seis pessoas que estavam em seu interior saíram-se ilesas.

---

1 UTC é a sigla para Tempo Universal Coordenado. **Todas as referências a horário, nesta peça, são expressas em UTC**, por se tratar do padrão internacionalmente utilizado nas comunicações aeronáuticas e, por decorrência, na maior parte dos documentos e laudos encartados no inquérito policial. Para obtenção do horário de Brasília, basta subtrair, do UTC, três unidades de hora.

**II - AS CAUSAS PENALMENTE RELEVANTES. ENCADEAMENTO CRONOLÓGICO DAS AÇÕES E OMISSÕES ILÍCITAS DOS DENUNCIADOS**

O plano de voo da aeronave N600XL (f. 60), apresentado ao serviço de tráfego aéreo brasileiro às 16h50m, consignava partida de São José dos Campos, com acionamento dos motores previsto para 17h30m. A rota consistia em tomar a aerovia UW2, com entrada no fixo PCL (ponto correspondente à cidade de Poços de Caldas/MG), seguindo por ela até o fixo BRS (Brasília), ponto de guinada para a aerovia UZ6, a ser percorrida até Manaus/AM. Os níveis de cruzeiro programados eram F370<sup>2</sup> até BRS, descendo para F360 até TERES (fixo de auxílio à navegação situado ao longo da aerovia UZ6), e subindo, por fim, para F380 até o destino.

De se salientar que a UW2 é uma aerovia unidirecional, diferentemente da UZ6, que é uma "via de mão dupla". Nesta última, o fluxo é organizado por altitudes. Os níveis de voo pares (F360, F380, F400 etc) são reservados para o sentido Brasília-Manaus. Já o sentido inverso (Manaus-Brasília) ocupa os níveis ímpares (F370, F390, F410 etc.)<sup>3</sup>. Registre-se que todos esses dados constam da carta de rota do espaço aéreo brasileiro, e que os denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO** não só dispunham desse documento, como efetivamente consultaram-no antes da viagem, destacando nele, com tinta "lumi-color", o percurso planejado.

Pois bem. Às 17h35m, o controlador de voo ora denunciado **FELIPE SANTOS DOS REIS**, que ocupava, no CINDACTA 1, a posição "assistente S1", quer dizer, assistente do setor 1 daquele Centro de Controle de Área, aprovou o plano de voo da aeronave N600XL. A respectiva autorização, contudo, foi emitida por ele em desconformidade com o que preconiza a Instrução do Comando da Aeronáutica n° 100-12 (ou simplesmente ICA 100-12), que dispõe sobre "Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo", e consubstancia o mais importante diploma normativo atinente ao tema.

- 
- 2 O número indicativo do nível de cruzeiro equivale à altitude, em pés, dividida por 100. Fazendo a operação inversa:  $F370 = 370 \times 100 = 37.000$  pés.
- 3 O rigor impõe observar que todos os níveis de voo, por serem múltiplos de 10, são pares. Por isso, a dicotomia par/ímpar, determinante do sentido do tráfego na aerovia UZ6, há de aplicar-se apenas aos dois primeiros dígitos. Nesse diapasão, o nível F370, por exemplo, deve ser reputado ímpar, porque os dois primeiros algarismos formam o número 37.

Reza o item 8.4.9 do ICA 100-12, que:

"As autorizações conterão, na ordem indicada, o seguinte:

- a) identificação da aeronave;
- b) limite da autorização;
- c) rota de vôo;
- d) nível ou níveis de vôo para toda a rota ou parte da mesma e mudanças de níveis, se necessário; (...)**

**NOTA: Se a autorização para os níveis envolver somente parte da rota, é importante que o órgão ATC especifique um ponto até o qual a autorização referente aos níveis se aplica."**

Na mesma linha, estatui o item 8.4.10.3:

"As instruções incluídas nas autorizações referentes a níveis constarão de:

- a) nível(eis) de cruzeiro ou, para subida em cruzeiro, uma série de níveis e, se necessário, **o ponto até o qual a autorização é válida, com relação ao(s) nível(eis); (...)"**.

Nada obstante, a autorização emitida pelo denunciado **FELIPE SANTOS DOS REIS** deixou de fazer qualquer referência às mudanças de nível de cruzeiro previstas ao longo da rota traçada. Seu teor foi o seguinte:

"Três sete zero, transponder quatro cinco sete quatro, proa de Poços." (f. 07 do apenso II).

Essa autorização pode ser dissecada em três partes. A primeira diz respeito ao nível de cruzeiro (F370); a segunda refere-se ao código de identificação da aeronave, a ser programado no transponder (4574); e a terceira reporta a direção inicial a ser seguida, indicando o primeiro ponto da rota (Poços de Caldas - PCL). Vê-se que os demais elementos básicos da autorização,

sobretudo o concernente às mudanças de altitude ou ao ponto até o qual o nível de vôo ditado era válido, foram simplesmente desprezados pelo denunciado **FELIPE SANTOS DOS REIS**, que era, na ocasião, a autoridade competente para a prática do ato liberatório.

Recebida pelo Controle de Aeródromo de São José dos Campos, tal autorização foi repassada aos pilotos da aeronave N600XL, mediante a mensagem abaixo:

"November Seis Zero Zero X-Ray Lima, ATC permissão para Eduardo Gomes, nível de vôo três sete zero, direção Poços de Caldas, código *squawq* do transponder 4574. Após decolagem faça partida *Oren*" (f. 582).

A primeira parte da mensagem corresponde ao soletramento do prefixo da aeronave N600XL, com emprego do código fonético internacional, que é o padrão universalmente utilizado nas comunicações de rádio. A segunda parte indica o destino do vôo, qual seja, aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus/AM. O restante é a reprodução fiel da autorização emitida, acrescida de uma derradeira instrução acerca do procedimento de decolagem.

Essa mensagem, veiculando autorização lacunosa, foi perfeitamente captada pelos denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO**, os quais, sendo os exclusivos responsáveis pela navegação da aeronave, e mesmo cientes das mudanças de nível de cruzeiro previstas no plano de vôo, abstiveram-se de solicitar qualquer complementação ou esclarecimento.

Às 17h54m a aeronave N600XL decolou, perfazendo um vôo regular, sem anormalidades, até as imediações de Brasília/DF. A despeito de a viagem ter decorrido, nesse primeiro segmento, sem maiores problemas, apurou-se que os denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO** exibiram pouca familiaridade com o novo avião, enfrentando dificuldades para manusear certos equipamentos. As conversas registradas pelo gravador de voz da cabine (CVR - *Cockpit Voice Recorder*), transcritas a ff. 276/388 do inquérito policial, revelam que os pilotos se embaraçaram algumas vezes ao operar o

Sistema de Gerenciamento de Vôo (FMS - *Flight Manegement System*), a ponto de admitirem, em determinado momento, que precisavam "achar o manual" da aeronave e "começar a lê-lo" (cf. laudo pericial, f. 869).

Às 18h51m07s, após ingressarem no setor 07 do CINDACTA 1, os denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO** contactaram o órgão de controle do tráfego aéreo, informando o nível de cruzeiro F370, então compatível com o plano de vôo. Foram atendidos pelo denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS**, que estava responsável por aquele setor e, por meio do console nº 08, passou a monitorar a aeronave N600XL. O tráfego, naquele horário, era bastante tranqüilo, consoante avaliação unânime dos controladores que prestaram depoimento na fase inquisitiva.

Poucos minutos depois, precisamente às 18h55m28s, a aeronave N600XL transpôs o ponto até o qual poderia voar no nível de cruzeiro F370. Dali em diante, ingressaria na aerovia UZ6, devendo nivelar-se em altitude compatível com o sentido de deslocamento Brasília-Manaus. O nível a ser observado, de acordo com o plano de vôo, era o F360. Essa informação, de que já tinha conhecimento o denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS**, porquanto constava na *strip* (resumo do plano de vôo) que é permanentemente exibida no lado direito do monitor do console, ficou ainda mais nítida para o controlador, na medida em que passou a ser assinalada na etiqueta que, também no monitor, identifica e acompanha o marcador de posição da aeronave.

O CD anexo, com a inscrição "Anexo OF. N. 6/SIPACEA/97 Telas ACC BS", contém arquivos digitalizados com as imagens exibidas pelos monitores do CINDACTA 1, durante todo o período em que a aeronave N600XL esteve sob a vigilância daquele órgão. De sua análise, extrai-se que, quando ocorreu a mudança do nível de cruzeiro devido (plano de vôo), a aeronave estava com o transponder ligado, informando a sua altitude real. Esse dado (altitude real) constava na mencionada etiqueta exatamente ao lado da indicação do nível de cruzeiro devido (plano de vôo), de modo que a desconformidade entre um e outro (altitude real e plano de vôo) era

visualizada, *primus ictu oculi*, pelo denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS**, sempre que observava a aeronave N600XL na tela do radar.

Nesta quadra, calha um parênteses. O transponder é um aparelho que interage com os radares secundários do controle aéreo e com outros transponders, interrogando e fornecendo informações, principalmente sobre a posição e o deslocamento das aeronaves. A interação com os radares secundários é essencial para que o controle do tráfego aéreo possa aquilatar, com razoável confiabilidade, a altitude da aeronave. Isso porque os radares primários, ou seja, aqueles que não se comunicam com o transponder, muito embora eventualmente forneçam estimativa de altitude, não se prestam a essa finalidade. A serventia precípua dos radares primários é de varredura e indicação posicional do objeto no plano horizontal. Seus apontamentos de altitude, em virtude da pouquíssima acurácia, são imprestáveis para o controle de tráfego aéreo, mormente em áreas de Separação Vertical Mínima Reduzida (RVSM - *Reduced Vertical Separation Minimum*), como a percorrida pela N600LX. Nessas áreas, em que os fluxos são separados por níveis de vôo estreitos, é obrigatório o uso do transponder, exatamente porque é ele que, interrogado pelo radar secundário, propicia informação adequado sobre a altitude da aeronave.

O segundo tipo de interação do transponder é com os equipamentos semelhantes instalados nas outras aeronaves. Nesse contexto, o transponder funciona de forma integrada com o Sistema de Alerta de Tráfego e Prevenção de Colisão (TCAS - *Trafic Alert and Colision Avoidance System*). Tal sistema, cuja denominação é auto-explicativa, provê informações ao piloto acerca da existência de outras aeronaves nas proximidades. Em situações críticas, quando o risco de colisão é iminente, o TCAS emite resoluções de manobras evasivas capazes de garantir uma distância segura. O equipamento que supre o TCAS com os dados necessários à identificação de outras aeronaves e ao cálculo das manobras de evasão é o transponder, que interroga os transponders das aeronaves localizadas dentro de um determinado raio de alcance, obtendo deles referências de posição e deslocamento. Donde se conclui que, para que o TCAS de uma aeronave



possa operar eficazmente, é imperioso o funcionamento de dois transponders: o da própria aeronave e o da aeronave tangenciadora. Na espécie, o transponder do avião PR-GTD permaneceu ligado durante todo o voo. O da N600LX, no entanto, a partir de um certo momento, foi desligado.

Isso ocorreu pontualmente 19h01m53s, quando os denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO** exercitavam alguns sistemas e equipamentos da aeronave, com o fito de aprender e aprimorar o manuseio deles. Por não estarem afeiçoados ao funcionamento de alguns itens, acabaram desativando acidentalmente o transponder.

À essa momentânea imperícia ativa, seguiu-se uma longa negligência omissiva dos denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO**, que, cômnicos da imprescindibilidade do transponder em vôos daquela natureza, deixaram de dispensar a devida e contínua atenção ao funcionamento do equipamento, em que pesem os avisos de desligamento que ficaram permanentemente expostos a cada um deles. Com efeito, quatro telas do painel da aeronave, estando duas à frente do piloto e duas, do co-piloto, exibiram, desde a desativação, o aviso "TCAS Off" (TCAS desligado). Os experientes aviadores **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO**, porém, deram-se conta da displicência tarde demais, quando o Boeing PR-GTD, já danificado pelo choque com a asa do N600LX, rasgava em queda livre o céu do Mato Grosso - e os corações de muita gente.

O denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS** percebeu antes, muito antes, o desligamento do transponder. Percepção essa, aliás, inevitável para quem, como ele, monitorava a evolução da aeronave N600XL. Explicando: o funcionamento do transponder é representado, no monitor do console, por um círculo ao redor da aeronave. Quando o transponder é desligado, o círculo desaparece, ficando a aeronave sinalizada apenas por uma pequena cruz. Logo, para que o controlador detecte algum problema com o transponder, basta que olhe para o monitor. Se enxergar uma cruz com um círculo em volta, é porque o transponder está ligado. Se visualizar somente a cruz, sem o círculo, é porque o transponder está inoperante. Ora, essa visualização da tela é ato elementar, *conditio sine qua non* para

prestação de serviço de vigilância radar. O controlador de vôo que opera vigilância radar não pode deixar de observar o monitor. *Mutatis mutandis*, seria o mesmo que um inspetor pretender coordenar o trânsito com uma venda nos olhos.

A ICA 100-12, no item 14.4 e respectivos sub-itens, estabelece vários procedimentos que o controlador de tráfego aéreo deve cumprir, quando verificar falha de transponder. A atitude básica, que chega mesmo a ser intuitiva, é comunicar-se com o piloto da aeronave, pedindo-lhe que acione o equipamento e, se a falha persistir, que realize testes específicos. Tais procedimentos mostravam-se ainda mais cogentes ao denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS**, quando se tem presente que, como já ressaltado, ele sabia que a aeronave N600XL mantinha nível de cruzeiro incompatível com o plano de vôo e impróprio para o sentido a ser percorrido na aerovia UZ6. Voltando à analogia anterior, a omissão, nessas circunstâncias, é equivalente à de um guarda de trânsito que visse um ônibus trafegando pela contra-mão de uma rodovia, à noite, com os faróis apagados, e nada fizesse!

A despeito do patente perigo implicado na situação -perigo este que podia e devia evitar-, o denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS** não fez contato algum com a aeronave, tampouco tomou qualquer providência para que os pilotos acionassem o transponder ou adequassem o nível de vôo. Pior: ao passar o posto para o denunciado **LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR**, o denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS** forneceu-lhe, consciente e dolosamente, falsa informação sobre o nível de cruzeiro da aeronave N600XL, afirmando, peremptoriamente, que ela se encontrava em F360.

**LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** assumiu o console n° 8 do CINDACTA 1 às 19h17m. Foi omisso quanto à falha do transponder da N600XL, assim como seu antecessor. Com uma diferença: ao contrário deste, não sabia que a aeronave N600XL estava na "contra-mão" da UZ6.

O denunciado **LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** tentou quatro contatos com a aeronave N600XL. O primeiro deles, apenas às

19h26m56s, cerca de dez minutos, portanto, depois de assumir o posto. Essa demora foi relevante, caracterizando negligência. A uma, tendo em vista a situação de inoperância de transponder, que, só por si, reclamava pronta intervenção. A duas, porque, quando ele tomou assento no console n° 8, a aeronave estava na iminência de ingressar em uma área crítica, pelos próprios controladores considerada como "não-radar" (área em que a cobertura radar é falha ou inexistente). Por isso, providências imediatas faziam-se ainda mais urgentes. A segunda tentativa, também frustrada, veio em seguida, às 19h27m12s. Após sete minutos (19h34m07s), ocorreu nova chamada, igualmente sem resposta. A última mensagem foi passada às cegas, às 19h53m38s, para informar a frequência do Centro de Controle Amazônico, a que a aeronave estaria, dali em diante, vinculada.

O denunciado **LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** foi igualmente displicente, ainda, quanto aos procedimentos previstos na ICA 100-12 para casos de falha de comunicação. A partir da primeira tentativa de contato frustrada, ele deveria ter-se utilizado das demais frequências válidas para o setor, consoante preconiza o item 7.14.2 daquele instrumento normativo. Para tanto, bastaria programar em seu console as cinco frequências auxiliares existentes (f. 867). Suas mensagens passariam, então, a ser transmitidas concomitantemente em todas elas, ao passo que também captaria mensagens emitidas em qualquer uma. Isso propiciaria contato com a aeronave N600XL, vez que o piloto, entre as 19h48m13s e as 19h52m56, fez nada menos do que doze tentativas de comunicação com o CINDACTA 1, utilizando várias frequências que, malgrado listadas na carta de rota, não estavam programadas no console n° 8. O denunciado **LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** insistiu numa mesma e única frequência, até a última chamada, apesar de vê-la malograr repetidamente.

Às 19h30m, o denunciado **LEANDRO JOSÉ SANTOS DE BARROS** tomou assento no console n° 8, na condição de assistente. Presenciou, assim, as duas últimas malfadadas tentativas de comunicação realizadas por **LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR**. Ambos incorreram, juntos, na omissão de aviso ao CINDACTA 4 (Amazônico) sobre as

falhas de transponder e de comunicação com a aeronave N600XL, medida de rigor nessas situações, ex vi dos itens 7.14.6 e 14.4.10 da ICA 100-12. Andou pior, todavia, o assistente, que, incumbido de fazer a coordenação da N600XL com o Centro Amazônico, deu a entender que as comunicações por rádio com a aeronave ocorriam perfeitamente. O seguinte trecho da conversa transcrita a f. 48 do apenso V é emblemático:

“[denunciado] - November meia zero zero X-Ray Lima, tem?  
[interlocutor de Manaus] - Tem aqui...  
[denunciado] - Ele tá entrando na tua área já aí.  
[interlocutor] - Tenho sim... tenho sim.  
[denunciado] - Beleza, três meia zero [altitude] **tá te chamando aí.**”

As falhas de comunicação também impunham providências aos denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO**. A mais elementar delas era o acionamento, no transponder, do código 7600 (que significa falha de comunicação). Se cumprissem essa regra do ar, prevista no item 14.4.2.c da ICA 100-12, a colisão teria sido evitada, ou bem por intervenção do CINDACTA 4, que, passando a visualizar a altitude da N600XL, poderia efetuar o desvio da PR-GTD, ou bem pelos próprios TCAS das aeronaves, que, com os respectivos transponders funcionando, advertiriam para o perigo e reportariam as manobras evasivas cabíveis.

### **III - ABORDAGEM INDIVIDUALIADA DAS CONDUCTAS DOS DENUNCIADOS. NEXOS NORMATIVO E NATURALÍSTICO COM O RESULTADO. CAPITULAÇÕES**

Os denunciados **JOSEPH LEPORE** e **JAN PAUL PALADINO** conduziram equivocadamente, e em desconformidade com o plano de vôo, a aeronave N600XL, mantendo nível de cruzeiro reservado para o sentido de deslocamento contrário àquele que seguiam. Desativaram por imperícia o transponder, que nesse estado só permaneceu porque também negligenciaram sua conferência e a dos diversos sinais de desligamento exibidos no painel. Trabalharam durante toda a jornada em conjunto, mediante repartição de funções e responsabilidades, de

modo que a distinção entre piloto e co-piloto teve relevância meramente solene. Só se separaram quando **JOSEPH LEPORE** deixou a cabine para ir ao toailete. Nesse ínterim, **JAN PAUL PALADINO** assumiu momentaneamente o comando absoluto da aeronave. Foi quando ocorreram as falhas de comunicação. Competia ao último, pois, tomar as precauções regulamentares. Não o fez. **JOSEPH LEPORE**, todavia, omitiu-se na seqüência, eis que, sendo informado do acontecido, quedou-se inerte. Do que se conclui que ambos perpetraram o delito tipificado no art. 261, § 3º, c/c art. 263, com pena cominada pelo art. 258, c/c art. 121, § 4º (inobservância de regra técnica de profissão), todos do Código Penal Brasileiro.

O denunciado **FELIPE SANTOS DOS REIS** foi imperito ao emitir autorização incompleta de vôo, omitindo as mudanças de níveis de cruzeiro, no que concorreu para o equívoco dos pilotos da aeronave N600XL, incrementando, ilicitamente, riscos de acidente. Por essa razão, deve responder pelo crime acima capitulado.

Cometeram essa mesma infração, ainda, os denunciados **LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** e **LEANDRO JOSÉ SANTOS DE BARROS**. Ambos violaram normas que regem o exercício de sua profissão, negligenciando procedimentos previstos para os casos de falha de comunicação e de transponder. Ao sonegarem a informação dessas falhas ao CINDACTA 4, inviabilizaram a adoção, por parte daquele órgão, de ações corretivas, como, por exemplo, o desvio do avião PR-GTD. Dessa forma, deixaram de evitar ou minorar, quando podiam fazê-lo, riscos não-permitidos que culminaram com a periclitación e o sinistro da citada aeronave, e com a conseqüente morte das pessoas nela embarcadas.

O denunciado **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS** absteve-se dolosamente de corrigir a altitude da aeronave N600XL, sabendo-a ou devendo sabê-la em patamar impróprio para a rota programada. Por isso, e por, nessas condições, ter também deixado de adotar as providências regulamentares para falha de transponder, omitiu-se quanto a risco intolerável de colisão, que podia e devia impedir, a que ambas as aeronaves envolvidas se expuseram. O conhecimento da discrepância de altitude e, portanto, do perigo de colisão, é o

ponto que diferencia a sua conduta da dos demais controladores. Enquanto estes supunham que a aeronave estava no nível de cruzeiro correto, **JOMARCELO FERNANDES DOS SANTOS** sabia que ela não estava, e, assim, concorreu, conscientemente, para a instalação e permanência da situação de risco. Há de responder por dois crimes de atentado contra a segurança de transporte aéreo, em concurso formal (art. 70 do CP). Um, na modalidade fundamental (art. 261, *caput*, CP), quanto à periclitación da aeronave N600XL. O outro, qualificado por cento e cinquenta e quatro mortes (art. 261, § 1º, c/c art. 263, CP), em relação ao avião sinistrado de prefixo PR-GTD.

#### **IV - PEDIDO**

Face ao exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** requer sejam os denunciados citados, regularmente processados e, ao final, depois de ouvidas as testemunhas abaixo arrolados, condenados nas penas que lhe couberem.

De Cuiabá/MT para Sinop/MT, 25 de maio de 2007.

**THIAGO LEMOS DE ANDRADE**  
**PROCURADOR DA REPÚBLICA**

#### **ROL DE TESTEMUNHAS:**

- 1) Evair de Souza Júnior - militar (f. 213);
- 2) Antônio Francisco Costa de Castro - militar (f. 219);
- 3) Daniel Robert Bachmann - funcionário da Embraer (f. 108).